

Saab 9-5 Sedan Aero 2010–11

NEVS-brevet onsdag 20 mars

ViBilägare

1. Finns inte på radarn

Publicerad 15 mars

Text Calle Carlquist

Det larmar från instrumenteringen i bilen, en alldeles ny Honda CR-V med hybriddrift. Ute är det snöregn, inte mycket men tydligen tillräckligt för att samtliga system som är beroende av bilens radarfunktion ska slås ut. Ingen adaptiv farthållare, ingen autobroms, till exempel.



Samtidigt ringer det i min uppkopplade telefon. Jag skickar ett svarsmeddelande att jag inte kan prata just nu. Sedan kör jag in i en p-ficka längs vägen och tar bilden du ser här ovan. Det är fullt med varningar att ta hänsyn till och observationer jag bör göra.

Nog är det allvarligt att den förunderliga, nya teknik som hittat in i nästan alla bilar inte fungerar när vädret blir aldrig så lite sämre? Jag minns inte längre hur många bilar jag kört i duggregn, i dimma eller i olika sorters snöfall och där det strax efter start kommit upp stora varningsblaffor om att nu fungerar inget av alla säkerhetssystem längre. Det har varit Audi, VW, Peugeot, Ford, Volvo – alla möjliga märken och modeller. Och nu Honda.

Vad gör tillverkarna under vintertesterna i Arjeplog? tänker jag. Ser de inte så här grundläggande problem? Eller struntar de i alltsammans och skickar ut bilarna på marknaden i alla fall?

Av någon anledning är ju bilföretagen numera besatta av ”självkörande bilar”. Det är samma företag som aldrig tvekat en sekund över att dränka oss i begrepp som körglädje och dynamik i sin reklam.

Självkörande, jo jag tackar. Om man inte ens kan lita på att så förhållandevis enkla saker som avståndsradar eller autobroms fungerar när det kommit några regndroppar i fronten, hur ska någon någonsin våga lita på en bil som vill ha hela kommandot alldeles själv?

Jag får inte ihop det pusslet. Jag får heller inte ihop hur alla ni som kör med släckta baklampor och ljusreglaget på ”auto” en gråmorgon som denna tänker. Ni tänker förstås inte alls, alla ni Hyundai-, Kia-, Renault-, Toyota-, Mitsubishi-, Honda- och andra förare som kör med släckta baklampor.

Väl framme vid jobbet ringer samma nummer som jag kopplade bort för en trekvart sedan.

– Ja, hej! Har ni skrivit om de usla sensorerna för autobroms och alla andra nya funktioner som sitter i grillen på nya Audi A6? Jag kör just nu min alldeles nyköpta A-sexa och inte ett skit fungerar för det småregnar ute. Den har blivit som en sjuttiotalsbil men det var inte riktigt det jag betalade för. Audi säger att de ska ta upp problemet om flera kunder hör av sig så jag kollade med min Audiverkstad. Där får de minst ett samtal om dagen om just detta. Skriv om saken!

Consider it done, för den här gången. Jag är tyvärr säker på att vi får anledning att återkomma.

Trevlig helg, alla läsare! Slå på lyset på riktigt!

KOMMENTARER

+ Visa äldre kommentarer (18)

#19

Tindritus

2019-03-17 08:41

Jag har samma problem, åker Mercedes -17 med 6000 mil på mätaren just nu. Så fort det blir snö eller mycket regn på radarn så lägger systemet av, det är då man mest skulle behöva det! Det borde väl fungera något bättre om det gick en värmeslinga i radarsensorn som "Frostar" av den?? Auto funktionen på ljuset fungerar däremot utmärkt, borde vara lagkrav på i alla bilar.

#20

Thommys

2019-03-17 11:38

På min E-klass är radarn uppvärmd. Så jag har inte detta problem med att radarn lägger igen. Det sitter även eltrådar vid kamerorna i vindrutan. Däremot lägger strålkastarna igen eftersom de inte är uppvärmda och LED inte ger någon värme att tala om. Jag skulle vilja säga att ljus är viktigare än autobroms.

#21

mso 1000

2019-03-17 21:17

Radar problemen har jag ett par ggr per vinter när det är som extremast snöoväder och kring nollan.

Jag har nog ca 12 000 mil med LED och xenon strålkastare.

Jag har aldrig haft problem med igenfrysning av strålkastaren.

Antar att effektiv strålkastarspolare eliminerar problemet.

Ni som har problem med LED, har ni högtrycks spolning eller är ni utan?

2. Test: Så klarar Tesla Model 3 Performance vintern

Av Alexander Bloch, Publicerad i dag, 06:50

Nu är den här, elbilarnas nya superstjärna. Vår tyska systertidning auto motor und sport har gjort första testet med Tesla 3 mitt i vintriga Eifelbergen. Här går vi igenom hur "folkelbilen" klarar vinterklimatet.



Detta får du veta:

- ✔ Räckvidd på vinterväg vid hård körning och kalla temperaturer.
- ✔ Så funkar CCS-snabbladdning i Model 3.
- ✔ Så känns prestandan på vinterväg.

Ingen har väl frågat Tesla 3 om saken men om någon gjort det hade den nog hellre debuterat på sommaren än som nu på vintern, väl medveten om att kyla är ett gift för en elbils viktigaste egenskap: räckvidden.

Elektrolyten i battericellerna försvagas, kapaciteten sjunker och till råga på allt går det åt mycket energi för att värma upp bilen och dess passagerare. Det är alltså modigt av Tesla att ställa en Tesla 3 Performance till vårt förfogande mitt under köldperioden. Dessutom ser bilen bra ut med bjärt röd lack och stora hjul samt den näpna kolfiberläppen på bakluckan.

Hur långt kommer den?

Men hur långt klarar lill-Teslan att gå? Först måste vi ladda det 75 kWh stora batteriet och här är en liten revolution. Tesla 3 laddas nu med en europeisk CCS-likströmladdare. Hittills har Tesla endast använt sitt Superchargernät för snabbladdning.

Model S och X har visserligen Typ 2-kontakten, men inte i Combo-2-versionen av CCS-nätet. Kontakten ligger som ett litet svart gristryne under laddluckan längst bak till vänster på bilens sida.



Tekniken visar sig vara snabbare än nätverket. Vid vårt test var de flesta superladdningsstationer ännu inte kompletterade för den nya anslutningstekniken. Därmed uppstod den lite kuriösa situationen att en Tesla 3 inte ville ladda på flera Tesla laddstationer. Enligt Tesla ska de stationerna snart byggas om och många fler ska komma till.

Vid vårt test hamnade vi dock först vid CCS-laddstationen vid rastplatsen Brohltal i Eifelbergen. Där ska man till exempel i framtiden kunna ladda en Audi e-tron med vätskekyld kabel och upp till 150 kW. Men driftbolaget Ionity inger oss inte några större förhoppningar: "Ja, ni är de första som provar på det. Ja, Tesla Model 3 kan ladda där men tills vidare bara med 24 kW effekt."

Tekniken springer alltså före infrastrukturen ibland. Efter flera laddavbrott som troligen kan hänföras till kommunikationsproblem med laddningsstationens organisation lyckades vi skjuta in 74 kWh effekt i Teslan.

Tyvärr avbröts laddningen vid 69 procent av batteriets maxkapacitet. Problem som gick att lösa utan alltför mycket åthävor. En elbil som fungerar på så många olika laddningsstationer är ändå en bra elbil.



Steget från liten nischtillverkare till stor bilfabrik innebär mer att fixa än tänkt. Måttlig kvalitet och långa reparationstider orsakar en del modlöshet bland de annars så lojala Teslakunderna.



Snö och vått väglag under mätningarna.
Laddandet vid supercharger och CCS-stationer fungerar ännu inte optimalt.

Att tömma batteriet helt under testförhållandena i Eifelbergen var inte att tänka på. Därför blev räckvidden i kallt väder (stad, landsväg, motorväg) uträknad till 276 kilometer (se förklaring i rutan "Så testade vi") vilket är en smula tillnyktrande jämfört med WLTP-uppgiften på 530 km.

Dock är WLTP-siffror för elbilar alltid uppmätta vid 23 °C och utan värme eller klimatanläggning påslagna alltför optimistiska.

Vid varmare väder kan Tesla 3-ägaren snarare räkna med 400 km räckvidd. Eftersom bilen på 4,7 meter och med ett cW-värde på 0,23 flyter fint genom luften och med ringa vindbrus klarar den sig bättre vid snabbare motorvägsfart än sina större syskon.

Kvickare än BMW M2

Men kan verkligen den 450 hk starka elbilen accelerera så snabbt? Fabrikens uppgifter hävdar det men den vintriga miljön i Eifel säger: Glöm det! Känslan när man trycker till på strömpedalen är å andra sidan snarast Airbus.

Häftigheten i hur all kraft slår till borde framkalla en skammens rodnad hos varje traditionellt driven sportbil. På blöt och kall vägbana och med Pirelli vinterdäck gör den fyrhjulsdrivna Teslan 0–100 km/h på 4,2 sekunder. Det är en tid som en BMW M2 knappt uppnår på torr väg och med breddäck.

Nu börjar det uppstå lite hype för bilen. Dessutom visas återigen hur bra de elektriska antispinn- och antisladdsystemen fungerar. I motsats till sina syskon accelererar Tesla 3 fem gånger i direkt följd upp till 100 km/h utan överhettning eller kraftförluster.



Styrningen har tre lägen beroende på hur mycket servoverkan man önskar. "Comfort" går mycket lätt medan "Sport" kräver betydligt mer muskelkraft. Till och med handskfacket öppnas i en undermeny.

Men Tesla Model 3 Performance har också ett komplett nytt motorkoncept. Modellerna S och X har fortfarande asynkrona elmotorer (ASM) i vilka rotorn utsätts för ström genom induktion. Där uppstår värmeförluster och verkningsgraden försämras speciellt i dellastområdet.

Model 3 har en permanentmagnetsynkronmotor (PSM) på bakaxeln utan rotorström men med reluktansandel (permanentmagneter är mycket starka). Därvid verkar hårdmagnetisk neodym och mjukmagnetiska stålbleck tillsammans i rotorn så att vridmomentet hålls uppe även vid höga varvtal.

Allt detta ger trots hög effekt en kompakt motor med excellent verkningsgrad. Fram använder Tesla Model 3 en klassisk asynkronmotor (ASM). Anledningen är att det är lättare att reglera regenereringen och inte skicka ström till den. Av effektivitetsskäl driver bara bakaxeln och ASM rullar med utan problem. Det gör inte PSM. Den genererar ström och belastar därmed det elektriska systemet.



276 kilometers räckvidd i vinterväder med –10°C och värmen påslagen motsvarar runt 400 km vid 20°C.

Så testade vi

Vintern och den nya laddnings-flexibiliteten tar sin tribut vid testerna av räckvidd och acceleration.

Utomhustemperaturen vid testet låg mellan 0 och –10 °C och vägarna var mestadels snötäckta. Tesla Model 3 var följaktligen skodd med vinterdäck och med klimatanläggningen inställd på 20 grader.

Av tekniska skäl startade räckviddstestet med en laddningsnivå på 69 procent och vi körde en testrunda på 124 km. Målet nåddes med en laddningsnivå på 24 procent. Färddatorn visade då en genomsnittlig förbrukning på 25,5 kWh/100 km.

Teslan har alltså använt cirka 31,6 kWh. Då det motsvarar 45 procent av den totala energin måste det utnyttjningsbara energiinnehållet i de 75 kWh stora batterierna från Panasonic ligga på 70 kWh.

Fem accelerationsmätningar i följd från 0 till 100 km/h genomfördes på blöt vägbana.



Rakt fram går Teslan alltså barbariskt fort och trots det effektivt. Kan den också gå på tvären? Nej, inte hittills eftersom ett hårt ESP-system tyglar den.

Men om man sätter Model 3 Performance i Trackläget försvinner sådana hämningar. I snö och på våt väg går den berusande snabbt. Tack vare den blixtrande kraftutvecklingen i de båda elmotorerna styr man precist med strömmen.

Även på vanlig väg går den 1 876 kilo tunga bilen överraskande smidigt tack vare låg tyngdpunkt och en viktfördelning på 50,5/49,5 procent fram/bak.







Baksidan av det fina cW-värdet.
Sämre huvudutrymme i baksätet men knän och ben har hyfsat med plats.

I fråga om åkkomfort är det inte fullt lika bra. Längre gupp filtrerar Teslan utan problem men vid vägskarvar och slag blir den stötig. Fabriken har fått kritik för bromssystemet och tvingats förbättra mjukvaran för ABS. Vi anser att det fortfarande finns utrymme för förbättringar – i synnerhet på vått underlag.

Navigations- och ljudsystemen är lätta att sköta och intuitiva. Däremot finns säkerhetsrelevanta funktioner delvis i undermenyer. Trots smärre skönhetsfläckar är kvalitetskänslan okej – det kan man kräva av en bil i den här prisklassen, minst.

Men som helhet har Tesla 3 klarat sitt första tyska vintertest. Grattis!

Summering

När det blir hajp runt bilar blir jag alltid skeptisk. Men Tesla Model 3 Performance är inte bara en eldriven livsstilsbil utan en glädjekälla för aktiva förare. Model 3 är inte perfekt men tillräckligt bra för att även de tyska biltillverkarna måste anstränga sig för att hänga med.





TESTFAKTA
TESLA MODEL 3 PERFORMANCE

MOTOR	
Fram, typ	El, asynkron
Bak, typ	El, synkron
Effekt fram, hk	200
Effekt bak, hk	287
Totaleffekt, hk	450
Vridmoment, Nm	369
Batterikapacitet, kWh	75
Förbrukning, kWh/100 km	15,0
KRAFTÖVERFÖRING	
Drivning	4WD
BROMSAR OCH DÄCK	
Bromsskivor	Stål, ventilerade
Däckdimension, testbil	235/35 R20
KAROSS	
Längd/bredd/höjd, mm	4 694/1 849/1 443
Axelavstånd, mm	2 875
Tjänstevikt, kg	1 847
EKONOMI	
Grundpris exkl. bonus, kr	767 200
PRESTANDA (TILLV. UPPG.)	
0–100 km/h, sek	3,5
Toppfart, km/h	250
Räckvidd WLTP, km	530
MÄTVÄRDEN	
Förbrukning, kWh/100 km Testförbrukning	25,5
Acceleration, sek 0–100 km/h	4,2

BETYG ★★★★½

Teslas styrkor och svagheter

Halva bilindustrin avundas Teslas batterikompetens och elbilstillverkaren sätter måttstockar även på andra områden. Men allt är inte perfekt.

Man kan ha många åsikter om Tesla och Elon Musk men projektet är spännande hur man än ser på det. Om diskussionen rörande företagets ekonomi såg bra ut efter den hyfsade vinsten för tredje kvartalet 2018 oroar sig analytikerna återigen. Anledningen är att fjärde kvartalet sjönk intäkterna till mindre än hälften av föregående period – varvid Musk avskedade nio procent av sina anställda.

Batteripriserna en fördel

Men problemet med att tjäna pengar på elbilar sysselsätter andra biltillverkare i ännu hög grad. Det menar analytiker och batterispecialister. Tesla profiterar på bilbranschens lägsta batterikostnader och de utgör nästan hälften av alla kostnader för att tillverka en elbil.

Det Kalifornienbaserade företaget forskar sedan flera år tillsammans med partnern Panasonic för att få fram bättre och billigare batterier. I Nevada tillverkar de i en gemensam fabrik battericeller för 500 000 elbilar per år. En annan fabrik med samma kapacitet uppförs för närvarande i Shanghai.

Kreditkort som nyckel, kabelutrymme under fronthuven och ett stort bagage. Teslas syn på praktikaliteter. Det bakre ladduttaget är nu CCS-kompatibelt.

De stora volymerna sparar pengar liksom att andelen kobolt är två tredjedelar lägre i jämförelse med andra litiumjonceller. Koboltpriserna har stigit rejält i och med elbilsboomen. Dessutom övertygar Teslas battericeller genom att energitätheten är högre än för genomsnittet och genom förhållandet mellan vikt och kilowattimmar (kWh).

Att Tesla är inriktade på att bygga ut sitt batteriövertag visar bland annat övertagandet av kondensatortillverkaren Maxwell i början av 2019. Kondensatorer används också för att lagra elektricitet. Deras energitäthet är dock långt ifrån så bra som i batterier. Men Maxwell sitter också på patent för torrelektroder som är avsedda för "fasta kondensatorer". De anses vara efterföljarna till nuvarande battericeller och beräknas vara färdiga för serietillverkning 2025.

Men det är inte bara i fråga om battericeller som Tesla sätter trender. Det unga företaget kan komplettera mjukvaran utan att behöva ta hänsyn till gamla surdegar eller speciella koncernintressen.

Tesla har gjort och gör ett stort intryck i bilbranschen med sitt operativsystem som kan uppdatera bilarna över natten via mobilnätet. Det tillåter inte bara att man kan avhjälpa problem utan även att man kan programmera in nya funktioner. Vissa gratis och vissa mot betalning. Man är avgjort kreativ när det gäller möjligheterna till efterhandsbetalning. Bland annat har det i vissa fall byggts in större batterier än vad köpare betalat för i förhoppningen att ytterligare kWh kommer att bli tillgängliga.

Även för långa resor

Tesla har därtill byggt upp ett annat försprång genom sin egen laddinfrastruktur. Medan de flesta andra elbilstillverkarna länge höll tillbaka och hoppades på elleverantörerna eller staten kavlade Tesla upp ärmarna och installerade cirka 10 000 supercharger på 1 300 platser över hela världen. Med sin höga laddeffekt möjliggör de snabb energi för långkörning.

Men allt är inte toppen hos Tesla. Uppbyggnaden för serieproduktionen av den 2016 premiärvisade Tesla 3 har varit problemfylld fram till nu, vilket fick Elon Musk att mynta uttrycket "produktionshelvete". Produktionen sker delvis i tillfälliga tältbyggnader och bilarnas kvalitet uppnår inte alltid den nivå man kan förvänta sig av en etablerad tillverkare. Endast var tredje Model 3 lär levereras felfri.

Även på servicesidan finns problem. I diverse fora på internet luftar Teslaägare sin frustration över månadslånga väntetider för reparationer. Om Tesla ska växa så snabbt som ursprungligen var planerat kommer verkstadsproblemen att bli ännu större. Just nu saknas helt enkelt pengar för de nödvändiga investeringarna för service och verkstäder.

RECHARGE

3. 24 timmar med Tesla Model 3: Här är mina fem plus och två jobbiga minus

Av Patrik Lundin

Publicerad 2019-02-25 11:53, uppdaterad 2019-03-08 15:26

Ett dygn med Tesla Model 3 ger mersmak – men också några frågetecken.



Tesla Supercharger vid Fullerömotet, strax norr om Uppsala – Torsdag 10:58.

Få bilar har varit så omtalade och i vissa fall så emotsedda de senaste åren som Tesla Model 3. Teslas "folkelbil" som ännu så länge inte är speciellt folklig i det avseendet att den betingar en ganska saftig prislapp för att vara en bil i mellanklassen.

När jag fått veta att jag skulle få 24 timmar med en Tesla Model 3, hade jag det hela tiden i bakhuvudet – kan den leva upp till det priset? Den frågan och den lite mer övergripande "hur är den att leva med till vardags?" tänkte jag att jag skulle bena ut.

Första intrycket – krångligt handtag och svinbra touchskärm

Tesla Servicecenter, Uppland Väsby – Onsdag 12:49. Det första jag gjorde när jag lyckats hoppa in i bilen första gången. Jag säger lyckats eftersom mekanismen där man måste trycka ut handtagen känns lite överflödigt, tycker jag. Ett vanligt handtag hade funkat utmärkt. Det tyckte även min flickvän, som uttryckte det krasst:

"Varför? Fan vad onödigt."

Men när jag väl tagit mig in i bilen började jag bekanta mig med den skärm som skjuter ut från instrumentpanelen och från vilken praktiskt taget alla bilens funktioner styrs.

Det visar sig vara ganska enkelt. Layouten är tydlig och det är lätt att leta sig fram till det man söker, samtidigt som responsen i skärmen är så snabb att jag har svårt att förstå hur inte alla touchskärmar som huserar i bilar kan vara så här bra. Stort plus till Tesla!

Men. Allt detta sker ju när bilen står stilla och jag kan ägna hela min uppmärksamhet till skärmen. Lite bökigare blir det när man kör. Det går inte att komma ifrån att skärmen stjäl lite väl mycket uppmärksamhet. Jag har dessutom lite svårt att vänja mig med att behöva flytta blicken i sidled för att se vilken hastighet jag håller.

Otrafikerad väg, Stockholmsområdet – Onsdag 20:39. Och den bör man hålla koll på, för det går att köra fort. Herrejösses. Det är otroligt enkelt att bli förtrollad av den kollosala och lättillgängliga prestanda som Model 3 Performance kan ge. Jag har visserligen inte kört lika många högprestandamaskiner som mina mer ärrade kollegor, men accelerationen i Model 3 Performance är det grönjävligaste jag upplevt. Efter den första "launchen" kändes det som att mjälten och okbenet bytt plats – så extremt är det.

Placerar du bilen i "Track Mode" och tar i lite grann på slingriga vägar är det även där riktigt roligt. Bilen döljer sin vikt oerhört väl och har ett grepp som är förvånansvärt bra trots att den rullar på friktionsdäck.



Model 3 är kännbart mindre och lättare än Model S. Batteripaketet ligger längst ner och det trollar bort mycket av den känsla som tyngden borde förmedla. Patrik Lundin är mycket nöjd med grepp och väghållning, trots friktionsdäckens lite "slappa" känsla.

Autopilot: Funkar perfekt – men jag styr hellre själv

E4:an strax söder om Knivsta – Torsdag 08:12. Bilen jag körde var utrustad med Autopilot och jag var såklart tvungen att prova. Systemet imponerar faktiskt på mig och jag känner mig aldrig osäker eller otrygg. Men varje gång jag aktiverar Autopilot så tar det inte lång stund innan jag avaktiverar det och tar över kontrollen igen, helt enkelt för att jag gillar att styra själv. Men systemet funkar helt perfekt om man måste ta av sig jackan lite fort.

En sak som jag betraktade som nödvändig var att låta personer som inte är bilintresserade få uttala sig om bilen. Deras input kan vara minst lika värdefullt som någon initierads. Precis som jag var inne på inledningsvis så kom min flickvän inte överens med handtagen. Det var hon inte ensam om. I stort sett alla som klev in i bilen hade något att säga om handtagen.

Men samtliga gillar den stilrena inredningen och faktiskt framför allt panoramaglastaket. Det ger en luftighet till kupén, i synnerhet i baksätet. Baksätet lämnar annars lite att önska. Det ganska höga golvet gör att man sitter i en ganska hopvikt position vilket nog kan vara tröttsamt vid längre resor. Att det inte finns någon kardantunnel gör dock att det inte är några problem att få plats med fötterna, så där får Model 3 lite upprättelse.



CCS-laddning matar på i upp till 120 kW. Jag fick som mest 118 kW.

Många vrider på huvudet – inget för den ljusskygge

Fullerömotet strax norr om Uppsala – Torsdag 11:22. Kör man en Model 3 i dessa dagar får man vänja sig vid att folk vänder sig om och tittar och medtrafikanter kör upp bredvid och synar bilen (men det lär avta i takt med att vi får se fler Model 3 på vägarna, och nyhetensbehag klingat av). Speciellt vid Teslas Superchargers är det extra stort intresse, och många kommer fram och är nyfikna.

De allra flesta kommenterar på bilens utseende och det i positiva ordalag. Proportionerna och "ett hjul i varje hörn"-looken är något som påpekas från flera håll. Det som verkar skava är fronten, och en vän till mig konstaterar att den ser ut som en groda framifrån. Jag är beredd att hålla med.

Jag står och surrar laddeffekt med en Teslaägare som kört Model S i sex år, när han plötsligt säger:

"Den är betydligt snyggare i verkligheten. Jag måste ta en bild och skicka till min brorsa som precis har avbeställt sin."

Var det då ett bra beslut av Model S-ägarens bror att avbeställa sin Model 3? Både ja och nej. Ett bra beslut i det avseendet att de går att få mer för pengarna i form av kvalitetskänsla och komfort. Men kan man bortse från att karosspassningen inte har millimeterprecision eller att vissa ytor i kupén känns lite väl plastiga – då är Model 3 en bil jag inte skulle avråda någon från att köpa.

Några plus och minus

Plus: Mekanismen för att ta sig in i bilen var som sagt lite bökig. Men för att öppna har Tesla kommit med en otroligt smidig lösning. Det blir en väldigt naturlig rörelse att ta tag i handtaget med handen, trycka på knappen med tummen samtidigt som du skjuter på dörren med armbågen – hur smidigt som helst.

Plus: Riktigt snabb laddning.

Plus: Drivlina, fyrhjulsdrift och acceleration. Fantastisk "bang for the buck" eller prestanda för peng.

Plus: Sätt gasresponsen i "Chill" och styrningen i "Comfort" så blir Model 3 väldigt behaglig att köra om man bara vill ta det lite piano.

Plus: Bilens skärm. Snabb, tydlig, lättförståelig och helt enkelt tvärbra. Som sagt helt otroligt att alla biltillverkare inte lyckas med detta.

Minus: Lite billig känsla på en del material i mittkonsolen.

Minus: Jag tycker nog att det borde finnas eldrift för baklucka och frunk (frontlucka) på en bil i denna prisklass.



Ett dygn med Tesla Model 3 gav Patrik många positiva upplevelser, men också några irriterande minustecken.



[Prov: Tesla Model 3 Performance – vi är "elnöjda", speciellt på vintern]()



4. Tesla Model 3 får dragkrok – snart

Publicerad: 2019-03-17

text: Tibor Blomhäll

Nylanserade Tesla Model Y kommer att få dragkrok. Det säger Teslas chefsdesigner Franz von Holzhausen till Elbilen när vi träffade honom vid Model Y-lanseringen.



Vi frågar naturligtvis om även Model 3 kommer att få dragkrok.

– Ja.

När?

– Snart, är hans korta svar.

Exakt hur mycket som blir dragvikten fick vi inte reda på, då chefsdesignern försvann in i minglet.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

5. Provkörning av Smart Fortwo EQ

Mikael Stjerna 17 mars 2019

El-Smart integreras i EQ-familjen och bensinmodellerna läggs ner. Med miljöbonus stannar priset på 162 900 kronor vilket betyder att eldrivna Smart ger marknadens billigaste elmil.



Eldrivna Smart har funnits i ett par år men några större antal har det inte blivit i Sverige. Det beror inte på att det är ett dåligt koncept – tvärtom. Det är snarare produktionsvolymen som haltar och inte räckt till. Men nu ska Mercedes satsa hårdare på sina eldrivna stadsbilar. På tre stora marknader – USA, Kanada och Norge – lägger man ned all försäljning av de bensindrivna versionerna och går all-in för eldrivna modeller.

Redan nästa år, 2020, sker omställningen i Europa. Då blir det ajöss med den lilla trecylindriga bensinmotorn. El-satsningen manifesteras med ett namnskifte. Smart Fortwo Electric döps om till Smart Fortwo EQ och blir därmed upptagen i koncernens nya elbilsfamilj.

Det som gäller i framtidens Smart är en elmotor på 82 hästkrafter och ett batteri på 17,6 kWh. Pris från 222 900 kronor. Den nya, förhöjda elbilsbonusen på 60 000 kronor lär öka intresset. Nettopriset 162 900 kronor efter statlig presentcheck gör Smart Fortwo EQ till landets billigaste elbil, till och med överkomlig för många.

På ett besök på koncernens huvudkontor i Stuttgart fick vi tillfälle att ta en provtur med top-of-the-line modellen, Smart EQ cabriolet med stylingkit från Brabus. Först som sist kan konstateras att namnbytet inte har medfört en uppsjö av nyheter. Texten Electric Drive har bytts ut mot ett blått EQ-emblem i grill och på baklucka. Själva drivlinan är orörd. Batteriet på 17,6 kWh räcker till en räckvidd på cirka 13 mil i verkligheten. Vintertid då uppvärmningen suger kraft blir det nedåt tio mil. Jämfört med konkurrenterna är räckvidden obsolet, men å andra sidan är priset lågt.



Precis som tidigare är det en kul bil att köra.
En ny app gör det enklare att kontrollera laddnivå och laddning.

Just för att Smart Fortwo är en typisk citybil, som gjord för cityparkering och tvära vändningar, känns inte den korta räckvidden som en dealbreaker. Eldriften med dess brister och företräden bara understryker karaktären av nischbil för stadsbruk.

På papperet gör elektriska Smart 0-100 km/h på 11,5 sekunder. Det låter inte särskilt snabbt, men 4,9 sekunder till 50 km/h är desto mer imponerande. Elmotorn med fullt vridmoment redan i startblocken gör det möjligt. Storleken på Smart talar både för och emot ett köp. Med två sitsar och ett minimalt lastutrymme är det inte en bil för alla. Men för vissa! Själv tillhör jag Smart-fansen efter att ha privatägt en Smart en vinter. Jag märkte snart att det var min Smart som familjen använde allra helst, nästan oavsett ärende. Lättparkerad och lättkörd. Och den större bilen blev allt som oftast ståendes på parkeringen.

Provbilen vi har lånat är cabrioletversionen med nedfällbart tak. Taket veckas samman tillsammans med bakrutan och blir liggande ovanpå bakluckan. Även bågarna ovanför dörrarnas rutor går att ta bort. I bakluckan finns en speciell förvaringsplats för dem. Brabus innebär för ovanlighetens skull inte fler hästkrafter, allt handlar om styling och exklusivare material. Skinnklädd ratt är det som märks mest.

LÄS MER: Smart Fortwo EQ får egen racingserie

Precis som tidigare är det en kul bil att köra. En ny app gör det enklare att kontrollera laddnivå och laddning. Semisnabbladdning är möjligt med en ombordladdare på 22 kW. Kopplat till en snabbladdare laddar du från 0 till 80 procent på 40 minuter. Det underlättar i vardagen de gånger laddplaneringen har spruckit eller när längre körning måste köras. Ombordladdaren är tillval för 8 150 kronor.

Oavsett vad man kan tycka om bilstorleken är en sak säker. Smart Fortwo EQ erbjuder de billigaste elmilen på marknaden just nu. Importören nämner kommuner och hemvården som möjliga kunder, och varför inte? Den som kör en någorlunda förutsägbar daglig rutt har inget att vinna på att släpa runt ett batteri som väger flera hundra kg bara för att räckvidden ska bli längre än nödvändigt.



Instrumentpanelen är av det färgstarka slaget. Hög plastfaktor.

Det här är nytt!

Snabbladdare

I mars 2018 fick eldrivna Smart El en snabb (!) snabbladdare.

Smart App

Via din smarta telefon kan du kontrollera laddningen.

Brabus

En Brabus-version erbjuder styling-kit med samma elmotor.



Lastutrymmet är svårt att utnyttja om du väljer cabrioletversionen.



Under huven finns behållarna för spolarvätska och bromsvätska.

Smart Fortwo EQ

Pris

222 900 kronor, säljs nu. Miljöbonus 60 000 kronor.

Motor

Elmotor. Max effekt 82 hk (60 kW), max vridmoment 160 Nm, batterityp litium-jon, 17,6 kWh. Ombordladdare 22 kWh.

Kraftöverföring

Motor bak, bakhjulsdrift.

Fjädring/hjulställ

Skruvfjädring, krängningshämmare fram. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak torsions-axel.

Styrning

Elmotordriven servo. Vändcirkel 6,95 meter.

Bromsar

Ventilerade skivor fram, trummor bak.

Hjul
Lättmetallfälg. Fälgbredd 5,0 tum, däck 165/65 R15.

Mått/vikt (cm/kg)
Axelavstånd 187, längd 269, bredd 166, höjd 155, spårvidd f/b 147/143. Markfrigång i. u. Tjänstevikt 1 115, maxlast 205, max släpvagnsvikt 0. Bagagevolym (VDA-liter) 260-340 liter.

Fartresurser
Acceleration 0-100 km/h 11,8 s, toppfart 130 km/h.

Bränsleförbrukning
Elförbrukning 1,29-1,45 kWh/mil. Räckvidd 14,5-16,0 mil (NEDC corr).

Garantier
Nybil 2 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, batteri 8 år.

Skatt
360 kronor per år.

Rivaler



Renault Zoe
Renault Zoe har riktigt bra räckvidd med sitt batteri på 41 kW. Just nu rabattpris 305 900 kronor, dessutom får man 60 000 kr bonus av staten.
Pris: 329 900 kronor.



Volkswagen e-Up
Volkswagen e-Up har en elmotor som är lika stark som den i Smart, 82 hk. Med batteri på 18,7 kWh lovas 16 mil räckvidd i NEDC. I nya WLTP lär det bli ca 13 mil.
Pris: 284 900 kronor.

6. Provkörning av Mercedes-AMG A 35 4Matic

Oskar Krüger 17 mars 2019

A-klass har fått ett mellansteg i väntan på värstingen AMG A 45. Vi åker ner till Mallorca för att se om A 35 är mer än en motortrimmad A-klass med vinge.



Avgassmällarna ekar högljutt i dalgångarna längs Mallorcas västkust. Växellådans täta steg gör dessa ljud frekventa då det smattrar vid varje nedväxling. Däcken etsar sig fast i den fläckvis våta, nylagda asfalten utan märkbara ingrepp av antispinnsystemet. Något som imponerar, för även om AMG A 35 är fyrhjulsdriven är det ändå 306 hästkrafter och 400 Nm som levereras från den ettriga tvåliters turbofyran under huven.

Den sjuväxlade dubbelkopplingslådan, som är fintrimmad för modellen, ger inte bara upphov till välljudande nedväxlingar – utan ger mycket till hela körupplevelsen. Växlingspaddlarna på AMG-ratten känner jag igen från prestandamonstret E 63 S. När jag trycker ner högerpaddeln, när lamporna som indikerar när jag ska växla lyser fullt ut i head-up-displayen, smäller det till i hela bilen när den högre växeln kuggar i. Gränsen mellan extra racingkänsla och känslan av att bilen tar sönder sig själv är hårfin men här har tyskarna hittat precis rätt.

Växlingspaddlarna är inte den enda detaljen som är tagen från större och kraftigare AMG-modeller. Ratten som paddlarna sitter på och den hårda skalstolen känns även de direkt tagna från monsterkombin E 63 S som vi för övrigt testade i fjol. Trots stolarnas hårdhet fungerade de förvånansvärt bra under längre sträckor under det testet och de är inte obekväma i lilla AMG A 35 heller. När det bjuds på körning på tätt kurviga vägar håller stolarna mig på plats med sitt rejäla sidostöd och sin kraftiga skålning. Nackdelen för en kort individ som jag själv, 166 cm, är att jag bara precis når pedalerna med stolen i främsta läget.



Vingen på bakluckan och vingarna på stötfångaren ingår i AMG Aerodynamikpaket för 17 900 kronor.

Mercedes har heller inte förstört fjädringskomforten utan A 35 har en behaglig komfort med de elektroniskt ställbara dämparna i det mjukaste läget. Men chassit är styvare än hos vanliga A-klassen. Överlag är bussningarna hårdare och stötdämpningen är även den överlag styvare. I framvagnen sitter det en stärkande plåt under motorn i stället för en plastkåpa och i framvagnens undre triangellänkar finner vi en uniball på vardera sida. Dessa tillsammans med extra förstyvningsstag gör framvagnen mer rigid vilket resulterar i en mer direkt styrning med bättre känsla – riktigt skarp och kommunikativ.

De tyska ingenjörerna har heller inte glömt bort bakvagnen utan har även här modifierat chassit genom att bulta fast bakaxeln i karossen utan bussning. Fram och bak är även krängningshämmarna hårdare än i vanliga A-klass. Mercedes-AMG har utvecklat A 35 samtidigt som kommande A 45. Den senare en ännu mer hårdhudad och brutal prestandabil med en bit över 400 hästkrafter. Förmodligen är det därför A 35 fått så många förbättrade komponenter jämfört med en vanlig A-klass. 306 hästkrafter är mycket även om det är drygt 100 hästkrafter färre än i kommande värstingen.

Motorvolymen är samma som i förra A 45 men är inte en nedtrimmad versionen av gamla motorn. I stället är det A 250 som stått grund för den turboladdade fyran på 1 991 kubikcentimeter. 0-100 km/h anges till 4,7 sekunder, och bortskämd som jag är saknar jag lite pulver under accelerationen. För på de andra punkterna upplevs det här som en riktig AMG och Mercedes-AMG har gjort det svårt för sig att motivera kunderna till att köpa en A 45 i stället. Om det inte är just acceleration man är ute efter.

För att få stopp på ekipaget som har en begränsad toppfart på 250 km/h är A 35 utrustad med lika stora bromsar som förra A 45. Det innebär 350 mm skivor fram och 330 mm bak. Ventilerade och borrade, så klart. Oken fram har fyra kolvar och oken bak har en. För att ha den värsta GTI-bilen på marknaden får du vänta tills Mercedes-AMG kommer med ännu vassare A 45 senare i år. Men tro inte att A 35 är någon halvmjäkig mellanmjölksmodell, det är den inte. A 35 är en riktigt rolig bil!



Nere till höger om rattens centrum sitter ett vred som växlar körlägen, precis som i en Porsche.

Det här är nytt!

Motor Motorn som sitter i A 250 har 306 hästkrafter och 400 Nm.
Chassi Chassit är förstyvat med hårdare bussningar, uniballs och förstyvningsstag.
Aerodynamik Aerodynamikpaketet kostar extra och är mest för syns skull men ska även ge bättre köregenskaper i högre farter.

Mercedes-AMG A 35 4Matic

Pris
421 900 kronor, säljs nu.

Motor
Bensin. Tvärställd 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Turbo. Kompression 10,0:1. Borrning/slag 83,0/92,0 mm, cylindervolym 1 991 cm3. Max effekt 306 hk (225 kW) vid 5 800 r/min, max vridmoment 400 Nm vid 3 000-4 000 r/min.

Kraftöverföring
Motor fram, fyrhjulsdrift. 7-växlad dubbelkopplingslåda.

Fjädring/hjulställ
Skruvfjädring, fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel med 4 länkarmar per sida.

Styrning
Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,5 meter.

Bromsar
Borrade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul
Lättmetallfälg. Fälgbredd 8 tum, däck 235/40 R18.

Mått/vikt (cm/kg)
Axelavstånd 273, längd 444, bredd 180, höjd 141, spårvidd f/b 157/157. Markfrigång i. u. Tjänstevikt 1 555, maxlast 500, max släpvagnsvikt 0. Tank 51 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 370-1 210 liter.

Fartresurser
Acceleration 0-100 km/h 4,7 s, toppfart 250 km/h.

Bränsleförbrukning (NEDC)
Stad 0,93 l/mil, landsväg 0,61 l/mil, blandad körning 0,73 l/mil. CO2 167 g/km.

Bränsleförbrukning (WLTP)
Ingen uppgift. Garantier: Nybil 2 år, vagnskada 3 år, rostskydd upp till 30 år, lack 2 år, assistans 30 år*.
**Assistansgarantin förnyas vid varje intervallservice utförd av auktoriserad märkesverkstad.*

Skatt
6 939 kronor per år de första tre åren, därefter 1 592 kronor per år.

Konkurrenter



Seat Leon Cupra 5D DSG7
Cupra kommer några hästkrafter kort med sina 290 och saknar även fyrhjulsdrift. Stor prisskillnad men inte lika stor skillnad i körglädje.
Pris: 334 900 kronor.



Honda Civic Type R
Det är inte för intet som Civic Type R vann Teknikens Världs stora bilpris och kom på en femte plats i senaste bankalaset. Men A 35 är modernare och trevligare att leva med.
Pris: 350 500 kronor.

GALLERI
Mercedes AMG A 35 2019
30 bilder

SVENSKA DAGBLADET

7. Porscheättlingen Piëchs nya koncept – Mark Zero

Av Daniel Östlund 2019-03-17 15.30

Piëch Automotive utmanar i sportbilsligan. Förstlingsverket visades på Genèvesalongen och får man tro på uppgifterna är det bara starten på ett helt nytt bilprogram.



Mark Zero – Piëch Automotives första bilmodell.
En tvåsitsig sportbil med tre motorer på dryga 200 hästkrafter.

Bilvärlden hade inte varit vad den är utan sina moguler. Henry Ford, Gianni Agnelli, Carlos Ghosn, alla har de format världen med sina järnnävar. Men den störste av dem alla, eller åtminstone den högst profilerade åtminstone under efterkrigstiden, torde vara Volkswagengruppens tidigare gudfader Ferdinand Piëch.

Född in i Porschefamiljen – pappa Anton var inte bara Ferdinand Porsches advokat, utan gifte sig också med hans dotter Louise – var han tongivande inom koncernen i ett halvt sekel. Utan Piëch – det utalas "pii-esch" – hade Audi knappast varit en trovärdig premiumspelare, Bentley hade förmodligen varit en dekaltrimmad BMW och Lamborghini hade gissningsvis dukat under, som den superbilstillverkare på dekis den var innan Piëch orkestrerade övertagandet av märket.

Piëch var också känd för sina bombastiska prestigeprojekt. Han var pappa till både Volkswagen Phaeton, som var något slags lyx-Passat, och Bugatti, som satte hela sportbilsvärlden på plats med sin 1 000-hästars Veyron – ett projekt som lär ha kostat miljarder.

Det var inte heller det enda som Ferdinand Piëch var pappa till. Han har också avlat tolv barn, med fyra olika kvinnor. Så världen kryllar där ute av Piëchs telningar, rika som troll förstås och uppfödda med motorolja i nappflaskan. Det var väl bara en tidsfråga innan någon av dem kom på tanken att bygga en egen bil.



Så nu har sonen Anton, döpt efter farfar får man förmoda, lanserat Piëch Automotive med bas i Schweiz och den första modellen, ett koncept kallat Mark Zero, ställdes ut på bilsalongen i Genève.

Det handlar om en tvåsitsig, eldriven sportbil med tre motorer på dryga 200 hästkrafter styck: en där fram och två där bak.

Mest intressant är kanske batterierna, som med hjälp av ny teknik "tillåter signifikant högre strömflöden under laddning och urladdning och som knappt genererar någon värme". Därmed ska man också klara sig med enbart luftkylning av batteripaketet, någonting som hjälper till att spara vikt.

Mark Zero ska ses som en försmak av vad som komma skall. Piëch Automotive tros planera att använda sin nyutvecklade plattform till både en sedanmodell och en suv och här finns plats för förbränningsmotorer, bränsleceller eller hybriddrivlinor för den som inte litar till batteridrift. Jo, man räknar nog med att bli en biltillverkare att räkna med i sinom tid.

Om pappa Piëch är med på något hörn framgår inte av historien. Någonting behöver han väl i och för sig sysselsätta sig med, nu när han har blivit utmanövrerad från Volkswagengruppen och sålt av alla sina innehav. Om inte annat vet han ju ett och annat om hur man lyfter ett bilmärke.



Daniel Östlund är redaktionschef på branschtidningen Motor-Magasinet.

ALLT OM BILAR

8. Henrik Fisker gör comeback med ny elbil

Publicerad 18 mar 2019 13:00

Minns ni den danske designern Henrik Fisker som fick stor uppmärksamhet för sin elhybrid Fisker Karma? Det var tio år sedan och Karma blev aldrig någon storsäljare.



Nu gör Henrik Fisker comeback med en ny elsuv. Bilen ska börja säljas om drygt två år.

BMW, Aston Martin och Tesla. Bildesignern Henrik Fisker har flera innovativa och ikoniska bilprojekt bakom sig. Hans egen bil Fisker Karma visades på bilsalongen i Detroit 2008 och i praktiken använde Fisker samma laddhybriddrivlina som General Motors i sin Ampera-e. Bland innovationerna på Karma märktes bland annat ett tak med solceller som drev klimatanläggningen.

LÄS MER: Så blir nya Polestar 2

Kändisarnas favorit

Karma fick stor uppmärksamhet när det begav sig. Bland ägarna fanns många kändisar – däribland Justin Bieber, som till och med gick ut och erbjöd sig att skjuta till pengar för att förhindra en konkurs 2013. Andra stora namn att ansluta sig till skaran var Leonardo DiCaprio, Ashton Kutcher och Al Gore.

Men någon försäljningssuccé hos en bredare kundkrets blev den aldrig. Kanske på grund av priset på närmare en miljon.

Nu ska Henrik Fisker göra comeback. Om drygt två år ska hans märke börja sälja en eldriven suv. Den här gången ska bilen kosta mindre än 40 000 dollar, ha ett batteri på drygt 80 kWh och en räckvidd på närmare 50 mil.



Justin Bieber är ett stort fan av Fisker.
2012 blev han stoppad av polisen när han körde för fort i sin kromfärgade Karma.

Utmanar Tesla Model 3 och Polestar 2

Av de skisser som Fisker delat med sig av kan vi sen en tydlig design och en tuff karaktär, lite åt Range Rover Evoque-hållet. Därmed går Fisker en annan väg med formen än till exempel Polestar, Lynk & Co, Ford och Volkswagen som alla visat en betydligt snällare design på sina nya elbilar

En radar ersätter den traditionella grillen och Henrik Fisker vågar kliva bort från flera traditionella former och funktioner. På insidan ska Fisker utnyttja elbilens fördelar med möjlighet till öppna ytor. Det påminner om hur Tesla arbetar med Model 3 men är tvärtemot vad till exempel Polestar gör med Polestar 2.

Den första körbara prototypen ska visas i slutet av året men de första produktionsbilarna är klara först senare hälften av 2021. Henrik Fisker har ännu inte bestämt vem som ska bygga bilen men enligt ett pressmeddelande ska den byggas i USA.



Fisker Karma fick stor uppmärksamhet.
Men trots att många kändisar vurmar för modellen blev den aldrig någon större succé.

NyTeknik

9. Volvo säljer 900 bussar till Australien

TT

2019-03-18 09:07

Volvo Bussar har fått en stororder från kollektivtrafikföretaget PTA i västra Australien.



PTA har gjort en beställning på upp till 900 bussar under en tioårsperiod.

Ordern har ett värde som motsvarar ungefär 1,8 miljarder kronor. Det är Volvo Bussars största order hittills på chassier till Australien, uppger fordonstillverkaren i ett pressmeddelande.

Bussarna ska trafikera staden Perth med omnejd.



Volvo-buss 1933.
Karossör AB Svenska Järnvägsverkstäderna

NyTeknik

10. Alkolås kan bli obligatoriskt för nya fordon i EU

2019-03-18 15:50

Johan Kristensson

Alkolås och varningssystem för när föraren är på väg att bli okoncentrerad kan bli obligatoriskt på nya vägfordon när EU inför nya säkerhetskrav.



Allt färre dör i trafiken i EU varje år, men de senaste åren har minskningen avstannat. EU-parlamentet vill därför införa nya säkerhetskrav på vägfordon, till exempel bilar och lastbilar, för att förbättra statistiken ytterligare, rapporterar Sveriges Radio Ekot.

Det kan handla om alkolås, system som varnar om föraren blir trött eller kör för fort samt automatisk bromsfunktion.

Fredrick Federley (C), EU-parlamentariker, säger till radiokanalen att det är ”rätt sannolikt” att de flesta framförda kraven kommer att gå igenom.

– Jag bedömer att även om det här inte är den exakta utkomsten så kommer vi nog att hamna någonstans ganska nära, säger han.

Läs mer: Volvo sänker hastigheten för att rädda liv

Säkerhetskraven ska nu förhandlas med medlemsländerna. De kan vara införda om några år.

Branschorganisationen Bil Sweden tycker generellt att förslaget är bra men för fram att en analys av kostnaderna för bilägare, tillverkare och samhälle inte riktigt har gjorts.

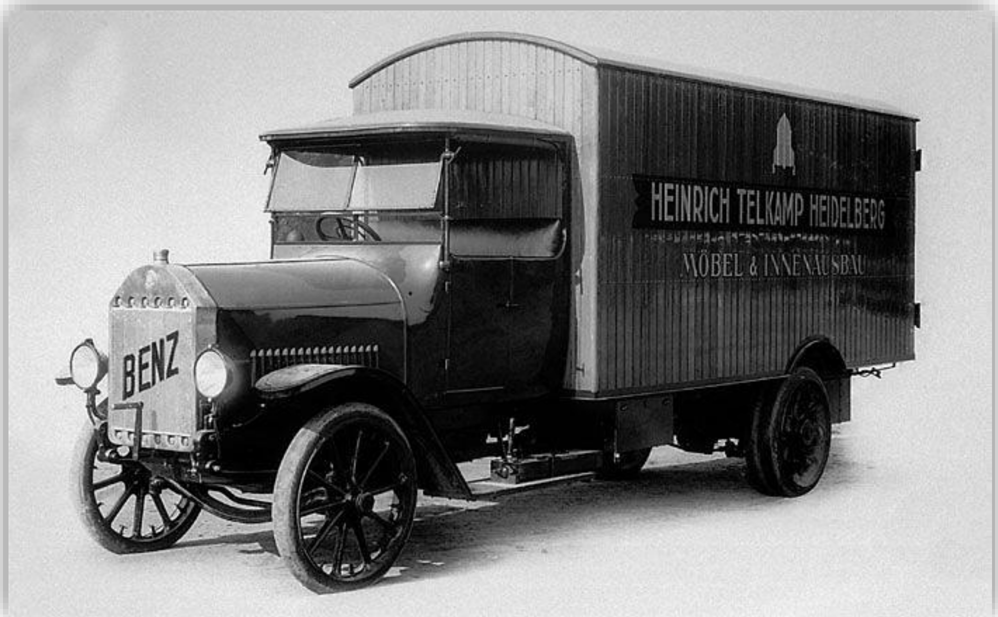
JOHAN KRISTENSSON

MotorMagasinet

11. Så mycket lastade första MB-lastbilen

den 12 mars 2019 06:10 | **Av Pierre Kjellin** |

Den kunde lasta upp till 1,5 ton och drevs framåt av blott 35 hästkrafter. Mercedes-Benz allra första lastbilsmodell visas just nu på en veteranbilsmässa i tyska Stuttgart.



Under första världskriget var produktionen av det som kom att bli Mercedes första riktiga lastbil – Benz 1CN – i full gång. Ja den hette bara Benz, ty fusionen mellan Daimler och Benz ägde rum först 1926.

Hur som helst hade Benz 1CN som började tillverkas 1921 en hytt med fönster och dörrar som gav föraren skydd från väder och vind. Längre än så sträckte sig inte komforten. Styrservon var inte uppfunnen, men framfarten gick inte i några svindlande hastigheter, då den 4,7 liter stora fyrcylindriga dieselmotorn gav blott 35 icke turbomatade hästkrafter.

Benz 1CN gick att få i olika längder, med en hjulbas på allt från 3,7 till 4,3 meter.



Mercedes-Benz L1 1926–32

12. Grattis Opel Commodore!

Publicerad 20 mars 2009

I dag när Joakim och Kim har namnsdag passar vi på att hylla Commodore!



Commodore betyder helt enkelt kommendör på engelska - en befälhavare över en flottstyrka. Tre bilmärken har genom åren döpt bilar till Commodore och det faller sig naturligt att namnet getts till **prestigemodeller**.

Hudson Commodore introducerades 1941 och var den största och lyxigaste Hudsonmodellen. 1942-45 producerade Hudson krigsmateriel och i augusti 1945 kunde åter den civila produktionen tas upp. Commodore fanns som två- och fyrdörrars sedan och som öppen kupé. 1952 var den sistaårsmodellen för Hudson Commodore.

1967 introducerades Opel Commodore, i princip en *upplyxad Rekord* med sexcylindrig motor. *Commodore A* fanns till en början med en 2,2 l stor rak sexa på 95 hk eller en 2,5 liter stor rak sexa på 115 hk.

Commodore A fanns som två- och fyrdörrars sedan och som hardtop kupé.

Commodore A tillverkades i totalt 156 497 exemplar fram till 1971.

Med årsmodell 1972 kom *Opel Commodore B* som baserades på Rekord D. Commodore B byggdes i totalt 140 827 exemplar 1972-1977.

Opel Commodore C introducerades 1977. Modellen baserades på Rekord E och fanns till och med 1982. Den tillverkades i 82 820 exemplar.

Den första generationen Holden Commodore kom 1978 och baserades på Opel Rekord E. Till skillnad från sin europeiska förlaga så fanns den förutom med sexcylindrig motor även med **V8**.

De senare Holden Commodore generationerna baserades på Senator B, Omega A och Omega B. 2006 presenterades Holden VE Commodore, det är den första generationen Commodore som utvecklats i Australien.



1949 introducerade Hudson en ny lyxigare modellvariant av sin Commodore, kallad Custom line.



1942 var första årsmodellen för Hudson Commodore.



Sportig Opel Commodore A i hardtopversionen.



Opeltrimmaren Steinmetz byggde en Commodore GS/E för racing.



Sjuttiotalsflärd med Opel Commodore B.



Sista eller i vart fall senaste generationen Opel Commodore tillverkades mellan 1977 och 1982.



Holden Commodore är en inhemsk australiensisk produkt enligt GM.

Läs mer om: [Opel Commodore]

SLUT